N/R.: 104 /01 BIO

Destinatario:
Asunción Delgado Luzardo
Jefa del Servicio de Biodiversidad
Dirección General de Política Ambiental

16

Asunto: Entrega del informe denominado "Algunas consideraciones sobre el estudio de mercado del puerto de Granadilla" 16-10-01

Por la presente se hace constar que en el día de la fecha se hace entrega del documento elaborado por el técnico Francisco Javier Molina Pérez "Algunas consideraciones sobre el estudio de mercado del Puerto de Granadilla".

En La Laguna, a 27 de noviembre de 2001

RESPONSABLE DE U.P. DE
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN
AMBIENTAL

FDO.: Pino Palomino Martín

Recibí, 27-11-01

Fdo.:

INDICE

- INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente informe es realizar algunas consideraciones obre el estudio de mercado del Puerto de Granadilla, en el que se intenta acer una previsión de los tráficos marítimos de mercancías que se realizarán n años futuros en la isla de Tenerife, y estimar el papel que en este contexto epresentaría dicho puerto.

El año de entrada en servicio del nuevo puerto se ha supuesto que será 2003, con lo que las estimaciones de tráfico portuario a 20 años alcanzarán año 2023 en la realización del análisis de rentabilidad de la inversión.

Este informe respetará la estructura formal del estudio de mercado, nalizando por el mismo orden todos los puntos establecidos en dicho estudio.

. TENDENCIAS EN EL TRAFICO DE LOS PUERTOS DE TENERIFE Y RAFICOS DESVIADOS O GENERADOS POR EL NUEVO PUERTO

.1. ANALISIS SECTORIAL

En este punto se intenta analizar la evolución previsible de la captación e tráfico portuario de los distintos sectores económicos de la isla mediante la ealización una serie de entrevistas. El resultado se muestra según los grupos e mercancías de la clasificación de Puertos del Estado.

- *Sector Energético:*

Dentro de los tres escenarios analizados por el estudio de mercado, el ltimo corresponde al análisis de viabilidad de dicho puerto suponiendo la esaparición de la refinería de petróleo de Santa Cruz de Tenerife. En este aso se afirma de manera textual que "*no resulta claro el papel a desempeñar or el Puerto de Granadilla, puesto que las condiciones con el de Santa Cruz estarían bastante igualadas*". En este caso no se justifica la instalación del uevo puerto ya que no existiría demanda suficiente por parte del tráfico de roductos energéticos, ya que el único mercado a abastecer sería el mercado nsular, al que la oferta del puerto ya existente en Santa Cruz de Tenerife atisface con creces su demanda de servicios portuarios.

- *Sector Siderúrgico:*

El propio estudio de mercado reconoce que "*no se ha manifestado nterés en este sector por la utilización del Puerto de Granadilla*".

- ***Sector Metalúrgico:***

El propio estudio de mercado reconoce que "*no se ha manifestado interés en este sector por la utilización del Puerto de Granadilla*".

- ***Sector Abonos:***

El propio estudio de mercado reconoce que "*no se ha manifestado interés en este sector por la utilización del Puerto de Granadilla*".

- ***Sector Químico:***

El estudio de mercado indica que el Puerto de Granadilla estaría en disposición de captar "*parte*" de estos tráficos, sin cuantificar en qué porcentaje.

- ***Sector Materiales de Construcción:***

Cuando se justifica la necesidad de la construcción del nuevo puerto debido a las perspectivas de evolución de los tráficos de materiales de construcción, se intenta justificar de forma tautológica esta necesidad por el incremento del tráfico de los materiales necesarios para la construcción del propio puerto.

Por otra parte, el Gobierno de Canarias recientemente ha decidido la paralización de las construcciones turísticas hasta tener disponibles las directrices de ordenación del territorio y de los recursos naturales, e iniciado el debate sobre la posibilidad de establecer límites a la construcción de viviendas en las islas. Las carreteras se convierten también en otro factor a analizar, en este intento de hacer compatible el desarrollo económico con la preservación del territorio, y el gobierno ha manifestado la posibilidad de paralizar la construcción de nuevas carreteras por considerar que tanto Tenerife como Gran Canaria se encuentran suficientemente dotadas en este aspecto. En este mismo sentido, el Plan Insular de Carreteras de Tenerife aún no ha sido aprobado y actualmente se encuentra en revisión, ya que la nueva filosofía de desarrollo sostenible para Canarias, que establece la aprobación de la Ley 6/2001 de Medidas Urgentes en materia de Turismo y Ordenación del Territorio, implica que el modelo de crecimiento que se había planteado anteriormente no es válido y por lo tanto tampoco lo son los planes de carreteras elaborados hasta el momento.

- ***Sector Agroganadero y Alimentario:***

Se afirma de forma errónea que la "*totalidad*" de la producción de plátanos y tomates de la isla se encuentra en el sur de la isla, despreciando la producción (sobre todo de plátanos) del norte de la isla.

- *Sector Otras Mercancías:*

El propio estudio de mercado reconoce que "*no se ha manifestado interés en este sector por la utilización del Puerto de Granadilla*".

3.- CAPTACIÓN DE TRAFICOS EN TENERIFE

Se analiza la posible captación por parte del Puerto de Granadilla del tráfico de las cadenas logísticas de trasbordo de mercancías "transhipment". En este caso se reconoce el fracaso de un Puerto como el de Bilbao en este empeño y se afirma que el desarrollo de volúmenes importantes de tráfico de contenedores en puertos que no se encuentran respaldados por un potente hinterland industrial (como es el caso del Puerto de Granadilla) debe ir ligado, obligatoriamente a su elección por parte de alguna naviera como escala para sus intercambios, por lo que los posibles resultados económicos de la inversión realizada (y del impacto irreversible producido en el medio ambiente) quedaría en manos de la decisión de un grupo reducido de navieras (Maersk, Sea Land, Delmas, P&O Containers, Marsaxlokk, Gioia Tauro, Hapag-Lloyd, Neptune Orient Lines y Nippon Yusen Kaisha). Más grave aún resulta que el estudio reconoce que "*el desarrollo de puertos basados en el transhipment puede ser extremadamente volátil ya que no existe cautividad de los tráficos y el mantenimiento de los alcanzados exige una apuesta continuada por la competitividad*". Esto significa que aunque en un hipotético y remoto caso se consiga captar parte de este mercado, se necesitan unas inversiones de desarrollo y mantenimiento del Puerto no cuantificadas por el estudio, para intentar mantener dicha cuota de mercado.

Las gestiones realizadas para evaluar el interés de dichas compañías en el Puerto de Granadilla han sido un rotundo fracaso, solo los responsables de una de ellas (Delmas) mostraron interés en acudir a una reunión, con los redactores del estudio de mercado, en la que se apuntó la posibilidad de captar parte de la cuota de mercado en la ruta Norte-Sur de África Occidental, que "*representa el 1% del tráfico total mundial*", cifra tan escasa que no justifica ninguna inversión. Otros puertos cercanos y ya en funcionamiento como el de Las Palmas, Agadir, Algeciras o Tánger, también estarían en condiciones de captar este mercado. Esto supone la existencia de demasiada competencia para un mercado tan pequeño.

4. AJUSTE Y ESTIMACIÓN DE MODELOS ECONOMETRICOS

El modelo econométrico desarrollado para elaborar las predicciones de tráfico portuario a largo plazo en Tenerife se autodescarta en sus párrafos iniciales, al reconocer que "*no existe ninguna técnica de análisis que permita realizar previsiones fiables para un periodo tan dilatado (el periodo de predicción abarca desde el año 2.003 hasta el 2.023)*". Realizar una predicción econométrica de cualquier variable económica a veinte años carece de rigor científico, por lo que es totalmente innecesario entrar a discutir sus resultados.

Este estudio econométrico es una prueba de que lamentablemente la ciencia económica se ha convertido gradualmente en el lugar de juego de muchos, interesados principalmente en ejercicios matemáticos sin relevancia más allá del papel en el que se hacen (Georgescu-Roegen, 1977).

5. EXTRAPOLACIÓN DE TRAFICOS HASTA EL AÑO HORIZONTE

En resumen, en el escenario más optimista se estima que los crecimientos anuales acumulativos de los tráficos portuarios en Tenerife oscilarán entre en 3,07% y el 5,55%. Estos porcentajes de crecimiento son claramente asumibles a medio plazo por el actual Puerto de Santa Cruz de Tenerife y no justifican en ningún caso la construcción de otro puerto de las enormes dimensiones previstas para el Puerto de Granadilla.

5.1 ENTREVISTAS CON EMPRESAS Y ASOCIACIONES

Como se afirma al inicio de este análisis el panorama para el Puerto de Granadilla es negativo en cuanto su nula capacidad para captar el mercado interior. Las apreciaciones más significativas con respecto al nuevo puerto son las siguientes:

- ***Asociación Provincial De Cosecheros de Exportadores de Tomate de Tenerife:***

Esta asociación estima que sería viable la desviación del 100% de su tráfico hacia dicho Puerto, 4 barcos al año en total.

- ***Asociación Provincial de Empresarios Importadores y Distribuidores de Productos de Consumo***:

Con respecto a la infraestructura portuaria considera que, actualmente, "*Tenerife posee unas instalaciones portuarias aceptables*" para el volumen de tráfico que recibe.

- ***Asociación de Navieros Españoles:***

Muestra un desinterés total por el proyecto del nuevo Puerto de Granadilla.

- *Asociación Provincial de Empresarios Importadores y Concesionarios de Automóviles:*

Afirman que no esperan grandes incrementos en la importación de vehículos en un futuro próximo. Además, es evidente que su principal mercado es la zona Santa Cruz-Laguna, muy próxima al puerto actualmente existente

- ***Ascanio Químicas , S.A.:***

Esta empresa "*no cree que el Puerto de Granadilla pueda ser de gran interés para este sector*".

- ***Asociación Hotelera y Extrahotelera de Tenerife:***

Esta asociación que defiende los intereses del principal sector económico de la isla manifiesta que "*no considera el futuro Puerto de Granadilla de influencia directa para el sector turístico*".

- ***Cementos del Archipiélago:***

Afirman que no toda la producción sufriria cambios de ubicación, por lo que "*el nuevo puerto no sería capaz de absorber todo el mercado*". Es evidente que estas empresas esperan al final disponer de dos puertos.

- ***Coarco:***

No prevé que el volumen de su tráfico pueda ser desviado al Puerto de Granadilla.

- ***Compañía Cervecera de Canarias*:**

No prevé que ningún volumen de su tráfico pueda ser desviado al Puerto de Granadilla.

- ***Continente:***

Creen que sería difícil que se encontrase carga suficiente para que barcos completos de contenedores llegasen a Granadilla y no tienen previsto cambiar su modo actual de operar.

- ***El Corte Ingles:***

Los responsables de esta empresa manifiestan que la distancia entre Santa Cruz y Granadilla les parece "*demasiado grande, para responder a urgencias puntuales a los suministros*" de su centro en la capital de la isla..

- ***Harinera de Tenerife, S.A.:***

En referencia al Puerto de Granadilla, no estima viable su utilización, máxime cuando esperan mejoras en el Puerto de Santa Cruz.

- *Productos Químicos Sevillanos :*

Esta empresa, debido a la distancia, no ve factible la utilización del Puerto de Granadilla.

6. INCREMENTO DEL TRAFICO PESADO EN LA AUTOVIA DEL SUR

Si, a pesar del escaso interés demostrado por el empresariado de la isla, se obliga a los mismos a trasladar sus operaciones de mercancías a la zona de Granadilla, se verá notablemente incrementado el tráfico de vehículos pesados por la autovía del sur de la isla que discurre entre Granadilla y Santa Cruz de Tenerife.

La zona sur de la isla de Tenerife alberga a uno de los principales núcleos turísticos de Canarias, que se extiende desde el municipio de Granadilla hasta el de Santiago del Teide, siendo la única vía de acceso esta autovía.

Esta carretera tiene un gran nivel de utilización, tanto por las personas que viven en la capital de la isla y se traslada diariamente hasta su puesto de trabajo en la zona sur de la isla, como por las personas que viven en la zona sur y se trasladan a la capital. Además, esta autovía conecta la capital de la isla y el aeropuerto internacional Reina Sofía, situado también en el municipio de Granadilla.

El incremento del tráfico pesado supondrá un considerable aumento del tiempo medio de los desplazamientos por esta vía, por lo que esta medida provocará un crecimiento significativo del coste del transporte por carretera en toda la zona sur de la isla, tanto del tráfico pesado, como en el tráfico de vehículos particulares.

El coste del desplazamiento por carretera es uno de los principales indicadores utilizados actualmente en los análisis coste beneficio de los grandes proyectos de infraestructuras que afectan a vías de transporte terrestres. Generalmente se justifican impactantes obras de carreteras con el pretexto de reducir en unos minutos el tiempo de desplazamiento entre dos puntos determinados. No se entiende como, en este caso, no se tiene en consideración el caso contrario, es decir, una infraestructura que va a incrementar considerablemente el tiempo medio de desplazamiento en una de las vías con más tráfico rodado de Canarias.

7. CONCLUSIÓN FINAL

El Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre por el que se traspuso al ordenamiento jurídico interno parte de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres defina el *Lugar de importancia comunitaria* (LIC's) como "*un lugar que, en la región o regiones biogeográficas a las que pertenece, contribuya de forma apreciable a mantener o restablecer un tipo de hábitat natural...*". Asimismo, el punto 4 del articulo 6º del citado Real Decreto establece que, establece que en dichos LIC's "*si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas* ***debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica****, las administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida*".

Según el estudio de impacto ambiental el Puerto de Granadilla afectará de forma significativa al LIC denominado "Sebadales del Sur de Tenerife".

Es evidente que la construcción del nuevo Puerto de Granadilla no responde a un incremento de la demanda interior que lo justifique, tampoco es necesario hacer una apuesta sin ninguna garantía de éxito para captar cuota de mercado en el tráfico mundial de contenedores, debido a la volatilidad de estos mercados y la gran competencia existente. Por lo tanto su construcción supondrá la duplicación de un puerto doméstico ya existente, el de Santa Cruz de Tenerife, que no se desmantelará ya que éste si disfruta de una gran demanda interior, quedando como puerto residual para algunos importadores y exportadores de la isla que tengan sus instalaciones en el Polígono Industrial anexo al puerto.

Si a esto le añadimos la posibilidad cierta de que se desmantele la refinería de Santa Cruz de Tenerife, el tráfico de mercancías portuarias en la Isla se reducirá a la mitad, siendo suficiente el puerto ya existente.

La importancia económica de este nuevo puerto por lo tanto es muy reducida, no justificándose su construcción desde el punto de vista de su rentabilidad económica futura para la isla por su escasa probabilidad de captar el mercado al que se destina y ser innecesario para el tráfico local actual.

Por otro lado, la construcción del Puerto de Granadilla supondrá un incremento muy significativo del tráfico pesado en la autovía Santa Cruz – Granadilla, lo que producirá su congestión, incrementando tanto el tiempo medio de desplazamiento como la siniestralidad de esta carretera. La congestión de este tramo tendrá unos efectos económicos a corto plazo muy graves. Estos efectos negativos no han sido considerados por el estudio de mercado, por lo que antes de poner en marcha el proyecto, deberán ser

analizados detalladamente para evaluar su coste y determinar las medidas que habria que tomar para minimizar su impacto en el tráfico rodado.

Por lo tanto y como conclusión final podemos afirmar que del análisis que hemos realizado del estudio de mercado **no se desprende que existan razones imperiosas de interés público desde el punto de vista económico para la construcción del Puerto de Granadilla**. Por el contrario, las razones esgrimidas son meramente especulativas y con vistas a captar cuota de mercado en el volátil tráfico marítimo de mercancías.

La Laguna, a dieciséis de octubre de 2001

Francisco Javier Molina Pérez,
Economista.
GesPlan, S.A.